

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORU MIEJSKIEGO



LUTY 2025

PRZEWOZIMY MILIONY

CHCESZ ZACHOWAĆ ZNIŻKI?



Sprawdź ważność Karty warszawiaka na stronie sprawdzkarte.wtp.waw.pl lub w każdym biletomacie i przedłuż e-hologram.

E-hologram możesz przedłużyć:

- w biletomacie
- w POP-ie
- w e-POP-ie



Warszawski
Transport
Publiczny

Drodzy Czytelnicy

„Policzyliśmy się" – w zeszłym roku z Warszawskiego Transportu Publicznego skorzystało ponad 956 mln pasażerów. Znowu więcej niż rok wcześniej!

W tym numerze iZTM podsumowujemy najważniejsze aspekty działalności organizatora WTP czyli Zarządu Transportu Miejskiego. Ponad 115 mln sprzedanych biletów, ponad miliard zł wpływów do kasy miasta z obszaru transportu. I jeszcze jedna ważna kwota – 3,8 mld zł. Tyle za kursowanie autobusów, tramwajów, metra i pociągów zapłacił warszawski samorząd. Czyli z budżetu miasta konieczna była dopłata niemal trzech miliardów złotych. Taka jest, jak to się nieraz mówi, brutalna prawda – dobrze zorganizowany transport publiczny jest kosztowny i nie ma w Polsce samorządu, który by do niego nie „dokładał". Bez takich dopłat bilet kosztowałby kilka razy drożej co zapewne skutecznie zniechęciłoby mieszkańców do korzystania z publicznej komunikacji. Dlatego stołeczni radni rokrocznie przyjmując budżet, decydują jak duże to wsparcie będzie – to drugi największy miejski wydatek, po oświacie.

A przyjemniejszych podsumowań – szybko wzrasta liczba pasażerów „szyn" czyli tramwajów i kolei. Transport szynowy w dużych miastach (i aglomeracjach) jest najsprawniejszy. I jeszcze – aż 90 wiat zyskało zielone dachy z rozchodnika, w sumie jest ich już 259. I świetnie się prezentują na przystankach.

To tylko niektóre dane z podsumowania 2024 roku. Więcej znajdziecie w numerze.

Polecam też materiał historyczny o Placu Bankowym. To szczególne miejsce w krajobrazie Warszawy – dawniej prawdziwy miejski plac, zmasakrowany powojenną odbudową. Szokująco wypada porównanie fotografii placu z lat 30-tych XX wieku z tym jak wyglądał przez kilkadziesiąt lat po zakończeniu drugiej wojny światowej – bez kawałeczka zieleni i ani jednego drzewa.

Życzymy przyjemnej lektury

AKTUALNOŚCI

WTP W PRAKTYCE

TEMAT NUMERU

TWARZE WTP

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Małgorzata Szajkowska

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

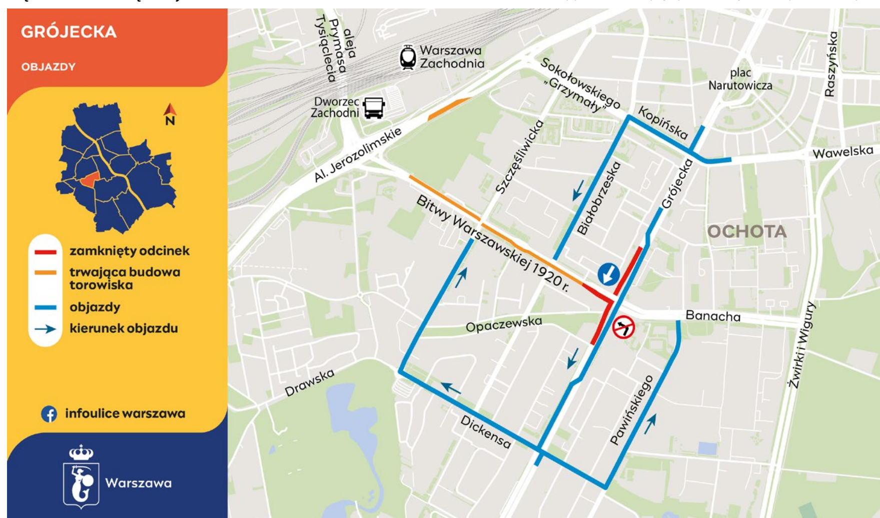
 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Tramwaj do Dworca Zachodniego

Budowa trasy tramwajowej do Dworca Zachodniego wkroczyła w kolejny etap. Na początku lutego wykonawca wygrodził część skrzyżowania ulic Grójeckiej, Bitwy Warszawskiej 1920 r. i S. Banacha. Rozpoczęła się przebudowa podziemnych instalacji. Kierowcy jeżdżą inaczej, tramwaje na razie kursują bez zmian.

Nowa trasa tramwajowa poprawi dojazd do Dworca Zachodniego, który staje się najważniejszym węzłem przesiadkowym zachodnich dzielnic Warszawy. Tramwaj, który dowiezie pasażerów bezpośrednio w rejon peronów, jest ważnym elementem przebudowy i rozbudowy stacji kolejowej. Realizacja tej inwestycji, która na kolejne dziesięciolecia ulepszy transport publiczny w tej części Warszawy, wiąże się z kilkumiesięcznymi utrudnieniami.



Kolejne zmiany przed nami

Organizacja ruchu na skrzyżowaniu ulicy Grójeckiej, Bitwy Warszawskiej 1920 r. i S. Banacha będzie zmieniała się w miarę postępu robót. W kolejnych etapach będą zamykane wloty ulic S. Banacha i Bitwy Warszawskiej 1920 r., a także czasowo będzie wstrzymany ruch tramwajów do pętli Banacha oraz P+R Al. Krakowska. Konieczną przerwę w ruchu tramwajarze wykorzystują do remontu torowiska między placem G. Narutowicza a Bitwy Warszawskiej 1920 r.

Dlaczego te prace są konieczne?

Pod skrzyżowaniem ulicy Grójeckiej z Bitwy Warszawskiej 1920 r. i S. Banacha biegną ważne instalacje o charakterze magistralnym, które trzeba przebudować: sieć ciepłownicza, magistrale wodociągowe, sieć gazowa, sieci energetyczne i teletechniczne oraz sieć kanalizacyjna. Zgodnie z przepisami, instalacje podziemne muszą być w odpowiedniej odległości od infrastruktury na powierzchni. Wszystkie sieci będą również zabezpieczane przed ciężarem tramwajów.

Po zakończeniu prac podziemnych ruszy budowa nowego układu torowego. Powstanie tu tak zwana pełna gwiazda, umożliwiająca ruch tramwajów we wszystkich kierunkach. Pojawienie się nowych relacji dla tramwajów wymaga przystosowania sieci odwadniającej układ drogowo-torowy, sieci sterowania ruchem i zasilania.

Przebudowa uwzględnia też zużycie eksploatacyjne istniejących, często wysłużonych już instalacji. Dzięki przeprowadzonym pracom zostanie wyeliminowane ryzyko rozkopywania skrzyżowania i nowo wybudowanej infrastruktury z powodu awarii urządzeń.

Postępy na budowie

Wzdłuż ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r. trwa budowa wlotu tunelu prowadzącego do Dworca Zachodniego i przebudowa kolizji instalacji podziemnych z zaplanowanym układem komunikacyjnym. Ściany tunelu biegnącego przez park Pięciu Sióstr są już gotowe w 50 procentach. Konstrukcja tunelu powstaje też pod wyłączonymi z ruchu jezdniami Alej Jerozolimskich. Równolegle, w ramach innego kontraktu,

powstaje pierwszy w Warszawie podziemny przystanek tramwajowy pod Dworcem Zachodnim. Za jego budowę odpowiada Budimex, generalny wykonawca całej przebudowy stacji kolejowej. Konstrukcja przystanku jest już gotowa, w tej chwili trwa budowa klatek schodowych, szybów windowych oraz wentylacyjnych, ścian pomieszczeń technicznych oraz pochylni. Na poziomie -1 rozpoczęły się prace wykończeniowe.

Co mieszkańcy zyskają dzięki tramwajowi do Warszawy Zachodniej?

W ramach inwestycji powstanie około 1,6-kilometrowa trasa z 500-metrowym tunelem tramwajowym. Podziemny przystanek końcowy znajdzie się obok zejścia na Dworzec Zachodni i będzie połączony schodami ruchomymi oraz windami bezpośrednio z przejściem podziemnym, rozbudowanym w ramach prac na stacji kolejowej. Podróżni dostaną się tędy także do istniejącego dworca autobusowego. Według szacunków z nowej trasy będzie korzystało ponad 1,2 mln pasażerów rocznie. Czas przejazdu tramwaju do ulicy Grójeckiej wyniesie 5 minut, do placu G. Narutowicza 10, a do stacji metra linii M1 Politechnika – 15 minut.

Trasa do Dworca Zachodniego jest częścią tzw. tramwaju do Wilanowa, czyli trasy, która połączy Wolę, Ochotę z Mokotowem i Wilanowem. Inwestycja, z uwagi na zakres, jest podzielona na etapy – niektóre już funkcjonują, część znajduje się w budowie, a część w projektowaniu. W zeszłym roku zostały uruchomione dwa odcinki – w maju na Sielce, a pod koniec października do Wilanowa. Z linii 14 i 16 do połowy stycznia skorzystało ok. 4,5 mln pasażerów, z czego blisko 2 mln na nowym odcinku.

Zmiany w WTP

Autobusy linii 154 i 414 zmieniły swoje trasy tylko w kierunku Dworzec Zachodni/Bródno Podgrodzie – z ulicy Grójeckiej skręcają w K. Dickensa, następnie jadą A. Pawińskiego do S. Banacha i nią w Bitwy Warszawskiej.

Autobusy linii **167** omijają ulicę Grójecką i skrzyżowanie z Bitwy Warszawskiej 1920 roku - jadą Kopińską, ppłk. M. Sokołowskiego Grzymały, Al. Jerozolimskimi do swojej stałej trasy w al. Prymasa Tysiąclecia.

Autobusy linii **191** na Ochocie kończą i zaczynają kursy na ulicy S. Banacha. Jadąc z Ursusa z ulicy Grójeckiej skręcają w Wawelską, następnie w Żwirki i Wigury, dalej w S. Banacha i kończą kurs na przystanku Banacha Szpital 04. W stronę Ursusa pasażerowie wsiadają na tymczasowym przystanku Banacha 55, przed skrzyżowaniem z ulicą Wolnej Wszechnicy. Stamtąd autobusy jadą prosto ulicą S. Banacha w Bitwy Warszawskiej 1920 r. do swojej trasy. Na pętlę Szczęśliwice przeniosła się **208**.



Fot. Tramwaje Warszawskie

Autobusy jeżdżą trasą:

208: SZCZĘŚLIWICE - K. Dickensa, Grójecka, (w przeciwnym kierunku Harfowa), Włodarzewska, Aleje Jerozolimskie, Bitwy Warszawskiej 1920 r., Szczęśliwicka – SZCZĘŚLIWICE.

Trasa linii **521** została skrócona – autobusy kursują między Falenicą a Dworcem Centralnym.

Trasa objazdowa dla linii **157** nie zmieniła się.

Swoje trasy zmieniły także autobusy linii nocnych **N01** i **N43**. N01 w kierunku Nowodworów jadą ulicami A. Pawińskiego i S. Banacha a N43 na Chomiczówkę ulicami Raszyńską, Żwirki i Wigury, S. Banacha.

Nowe elektryki w barwach Warszawskiego Transportu Publicznego

Kilkadziesiąt nowych autobusów elektrycznych wyjechało na warszawskie ulice. To zarówno przegubowce jak i krótsze, 12-metrowe pojazdy. W tym roku flota elektrycznych autobusów WTP przekroczy liczbę 200 sztuk.

Na trasę linii 128 wyjechał przegubowy solaris urbino electric 18 kupiony przez Zarząd Transportu Miejskiego przy wsparciu środków europejskich w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego nr 6.3 „Zielony Transport Publiczny". Warszawa wzięła udział w naborze, wniosek został oceniony pozytywnie i stolica otrzymała dofinansowanie. W pierwszych tygodniach eksploatacji autobus będzie obsługiwał linie 128 wraz ze 175 a w niedziele i święta linię 127.

Ciche i nowoczesne

Wszystkich autobusów z tego projektu kupiono 12, będą docierały do Warszawy do końca kwietnia, w trzech transzach (trzy pojazdy w pierwszej partii i dwie transze po cztery). Każdy z nich zabiera ponad 120 pasażerów (w tym 39 na miejscach siedzących). To najdłuższe, 18-metrowe pojazdy w standardzie obowiązującym w Warszawskim Transporcie Publicznym. Autobusy mogą być





ładowane złączami „wtyczkowymi" w zajezdni oraz za pomocą pantografów na pętlach z ładowarkami – pomiędzy kursami.

Nowe solarisy są w pełni niskopodłogowe, wyposażone m.in. w: klimatyzację, wyznaczone miejsca dla wózków, system informacji pasażerskiej, system zliczania pasażerów przekazujący dane online, monitoring i blokady alkoholowe dla kierowców. Mają udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, w tym przyciski opisane alfabetem Braille'a – informujące kierowcę o potrzebie rozłożenia ramy dla wózków inwalidzkich i użycia tzw. przyklęku, czyli pochylenia autobusu na prawą stronę.

W tej „dwunastce" znajdziemy też kilka nowości. Przede wszystkim radarowy system informowania kierowców o martwym polu z prawej strony pojazdu oraz przed nim. Jego zadaniem jest m.in. wspomaganie kierowcy przy ruszaniu i ostrzeganie o ewentualnych przeszkodach przed autobusem oraz o możliwej kolizji z pieszymi czy rowerzystami znajdującymi się lub poruszającymi z prawej strony pojazdu. System radarowy wykrywa przeszkody i sygnalizuje to dźwiękowo i wizualnie. Ostrzega także o przekroczeniu dozwolonej prędkości.

Nieco inaczej niż w dotychczas eksploatowanych solarisach wygląda wnętrze. W oczy rzuca się wykładzina w deseń przypominający drewniany



parkiet oraz korpusy siedzeń w kolorze żółtym dla osób z dzieckiem na ręku oraz kobiet w ciąży, osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Siedzenia w autobusach pokryte są tworzywem nazywanym potocznie ekoskórą w dwóch kolorach – szarym i czerwonym; przy czym ta pierwsza barwa dominuje na fotelach w przestrzeni pojazdu z niską podłogą, druga zaś na podestach.

Już prawie 200

To nie wszystkie nowe autobusy, które w ostatnim czasie zadebiutowały w barwach WTP. W ostatnich tygodniach Miejskie Zakłady Autobusowe wprowadziły do ruchu trzydzieści pojazdów dwunastometrowych marek Solaris i Yutong i dziś miejski operator eksploatuje 192 elektryki. Możliwość ładowania pojazdów elektrycznych zapewnia sieć niemal trzydziestu ładowarek pantografowych dużej mocy, a także niemal dwieście punktów zasilania wtyczkowego.

Koszt zakupu 12 autobusów i wyszkolenia co najmniej 10 kierowców posiadających uprawnienia instruktora oraz 15 pracowników zaplecza technicznego w zakresie obsługi pojazdów określono na ponad 50 mln zł. Z miejskiego budżetu będzie pochodziło ok. 9,5 mln zł, pozostała część to dotacja i pożyczka. Bezzwrotna dotacja wyniesie 17,28 mln zł i pokryje ponad 33 proc. kosztów zakupu pojazdów. Na pozostałą część miasto zaciągnie preferencyjnie oprocentowaną pożyczkę w kwocie 24,40 mln zł. Autobusy będą własnością m.st. Warszawy i zostaną wydzierżawione miejskiemu operatorowi czyli Miejskim Zakładom Autobusowym. MZA zajmą się ich obsługą.

Projekt pn. „Zakup 12 autobusów niskoemisyjnych dla m.st. Warszawy" jest dofinansowany ze środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego nr 6.3 „Zielony Transport Publiczny".

Tytuł projektu: „Zakup 12 autobusów niskoemisyjnych dla m.st. Warszawy"

Wartość projektu: 51 276 240,00 zł

Wkład m.st. Warszawy: 9 588 240,00 zł

Wartość dofinansowania z NFOŚiGW (pożyczka i dotacja): 41 688 000,00 zł, w tym:

- **Wartość Dotacji:** 17 280 000,00 zł
- **Wartość Pożyczki:** 24 408 000,00 zł

Beneficjent: Miasto Stołeczne Warszawa

Jednostka realizująca projekt: Zarząd Transportu Miejskiego


WSPIERAMY ELEKTROMOBILNOŚĆ


Dofinansowano ze środków NARODOWEGO FUNDUSZU OCHRONY ŚRODOWISKA I GOSPODARKI WODNEJ


KRAJOWY PLAN ODBUDOWY

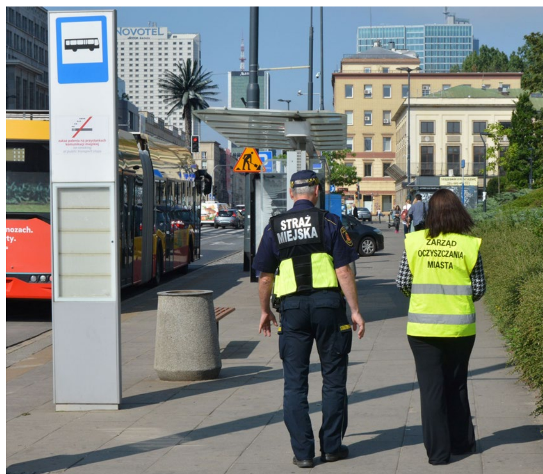

Rzeczpospolita Polska

Sfinansowane przez Unię Europejską NextGenerationEU


Czystość przystanków pod kontrolą

4500 przystanków komunikacji miejskiej pod nadzorem służb oczyszczania. Kontrolerzy porządku reagują na zaśmiecenie i wandalizm.

Wspólne patrole Zarządu Oczyszczania Miasta (ZOM) i Straży Miejskiej codziennie sprawdzają czystość i bezpieczeństwo w stolicy. Swoją uwagą obejmują stan techniczny infrastruktury, także przystanków autobusowych i tramwajowych. – Obok systematycznych porządków, które realizowane są według ustalonych harmonogramów, prowadzimy monitoring miasta pod kątem czystości. System naszej kontroli, który tworzymy we współpracy ze Strażą Miejską, ma bezpośredni wpływ na wygląd przestrzeni publicznej i komfort życia warszawianek i warszawiaków. Z komunikacji miejskiej korzysta ponad 82 proc. mieszkańców, dlatego działania porządkowe, które prowadzimy również na przystankach, przekładają się bezpośrednio na pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego – mówi Robert Szymański, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta.



Kontrola na przystanku

Patrole porządkowe weryfikują czystość – czy na przystanku lub w jego okolicy nie zalegają śmieci lub nie doszło do niespodziewanego zanieczyszczenia, jak np. rozbite szkło. Sprawdzają wiaty i kosze pod kątem nielegalnych malunków, czyli pseudograffiti. W przypadku śmietnika ocenie podlega również to, czy nie jest przepełniony, a także jego prawidłowe ustawienie. Pojemnik powinien znajdować się w takim miejscu, żeby umożliwić pasażerom swobodne wejście i wyjście z autobusu lub tramwaju. Kontrolowany jest stan techniczny elementów infrastruktury przystankowej.



Interwencja dla czystości

Kiedy patrole zauważają nieprawidłowości, przekazują informację o konieczności podjęcia działań porządkowych. Na ich sygnał do akcji ruszają grupy szybkiego reagowania. Pojawiają się tam, gdzie trzeba oczyścić wiatę z nielegalnych ogłoszeń lub bazgrołów. W zeszłym roku zlikwidowały bohomazy aż z 5000 wiat. Do ich zadań należy też sprzątanie plam po napojach i jedzeniu, zamiatanie piasku, liści czy usuwanie błota lub śniegu. Zdarza się też, że kontrolerzy czystości trafiają na nietypowe zaśmiecenia jak na przykład pozostawione na przystanku meble, dywan, pralkę, bojler czy nawet trumnę. Do takich zgłoszeń przyjeżdża Pogotowie Porządkowe ZOM, które przez całą dobę, we wszystkie dni w roku, interweniuje tam, gdzie niezbędne jest dynamiczne sprzątanie. Ekipy pogotowia dysponują specjalistycznym sprzętem, dzięki któremu mogą zabrać z przystanku duże i ciężkie przedmioty, które pierwotnie powinny trafić do PSZOK-u.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Efekty codziennej pracy wspólnych patroli ZOM i Straży Miejskiej wpływają na poprawę czystości i bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej Warszawy. Swój udział w utrzymaniu zadbanej stolicy mają również mieszkańcy, którzy informacje o konieczności posprzątania mogą zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Jaśniej w metrze

Na stacjach i w tunelach metra linii M1 będzie jaśniej – rozpoczęła się wymiana oświetlenia na nowoczesne i energooszczędne. Urządzenia z początków budowy metra zastąpią wykonane w technologii LED.

W lutym rozpoczęła się wymiana oświetlenia na stacji metra Kabaty wraz z przyległymi tunelami. Do zdemontowania i zamontowania na stacji oraz w tunelach od Kabat do Imielina jest ponad 7 tys. opraw oświetleniowych; wymienić trzeba także okablowanie, system zabezpieczeń i sterowania. Montaż pierwszych urządzeń już się rozpoczął ale duża część tych prac wymaga wyłączenia zasilania i wstrzymania ruchu pociągów, dlatego będą prowadzone w godzinach nocnych (podczas przerw w kursowaniu) oraz weekendy. Metro będzie wtedy kursowało na skróconej trasie, uruchomiona zostanie zastępcza komunikacja autobusowa.

Nowoczesna technologia

Oprawy oświetleniowe oraz cała instalacja oświetleniowa zainstalowane na tym odcinku I linii metra mają tyle lat, co samo metro. Przez lata intensywnej eksploatacji w dużym stopniu się zużyły mechanicznie i elektrycznie, co skutkuje zmniejszeniem strumienia świetlnego oraz pogorszeniem pozostałych parametrów jak np. równomierność oświetlenia, barwa światła itd.

Nowe oświetlenie wykonane zostanie w energooszczędnej technologii LED – takie lampy zużywają ok. 10 razy mniej energii niż tradycyjne żarówki, dając przy tym większy strumień świetlny. W projekcie uwzględniono także współczesne przepisy przeciwpożarowe i zaprojektowano nowe, niepalne i nierozprzestrzeniające ognia okablowanie. Zastosowanie nowoczesnych technologii oświetleniowych nie tylko przyczyni się do obniżenia zużycia energii, ale także poprawi jakość oświetlenia, co wpłynie na lepsze postrzeganie przestrzeni i większą wygodę użytkowania stacji metra, w tym również dla osób z ograniczonymi możliwościami w poruszaniu się.

To początek wymiany oświetlenia w linii M1. W tym roku Zarząd Transportu Miejskiego planuje ogłosić przetarg na modernizację oświetlenia na kolejnych czterech stacjach - Wierzbno, Pole Mokotowskie, Politechnika i Centrum; prace byłyby realizowane w 2026 roku. W opracowaniu jest natomiast dokumentacja projektowa na modernizacje oświetlenia na stacjach Natolin, Imielin, Stokłosy, Ursynów, Służew, Wilanowska, Racławicka wraz z tunelami.

Pierwsza lina metra w tym roku skończy 30 lat. Najstarsze stacje linii metra M1 zaczęły powstawać jeszcze w latach 80. Inne były wtedy standardy prowadzenia takich inwestycji, inne materiały i technologie, maszyny i urządzenia. Poza tym, przez kilkadziesiąt lat pracy wiele urządzeń czy systemów się po prostu wyeksploatowało i trzeba je wymienić na nowocześniejsze. Na przestrzeni lat zmieniały się także normy i przepisy dotyczące podziemnych budowli oraz prowadzenia ruchu pociągów metra. O pierwszą linię metra trzeba się więc troszczyć i modernizować, tak aby kursowanie pociągów było sprawne i bezpieczne. Zarząd Transportu Miejskiego wspólnie z Metrem Warszawskim od wielu lat takie prace prowadzi – wymieniane są m.in. podstacje energetyczne zasilające metro, urządzenia sterowania ruchem, systemy przeciwpożarowe. W 2024 roku na prace modernizacyjne wydano ok. 20 mln zł.

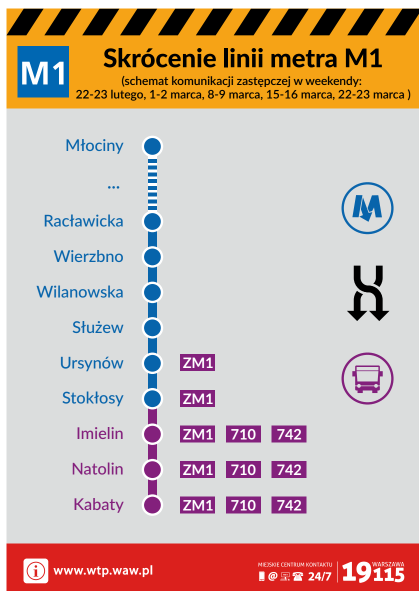


Z przesiadkami i bez, czyli jak poradzić sobie bez kilku stacji metra?

Prace modernizacyjne na pierwszej linii metra trwają już od kilku tygodni – na południowym odcinku wymieniane jest oświetlenie na nowoczesne i energooszczędne. Metro ma skrócona trasę. Jak najlepiej dojechać do centrum?

Na stacjach i w tunelach metra linii **M1** będzie jaśniej, ale zanim to nastąpi, trzeba przeprowadzić prace, które wymagają wyłączenia z ruchu, w kolejne weekendy w lutym i marcu, południowego odcinka tej trasy. Za nami już pierwsze wyłączenia, teraz czas na drugi etap inwestycji.

W ostatni weekend lutego, a także w kolejne marcowe soboty i niedziele (**22-23 lutego**, **1-2**, **8-9**, **15-16**, **22-23 marca**) trasa metra także będzie krótsza, ale pociągi pojadą w głąb Ursynowa – będą kursowały między stacjami Młociny i Stokłosy. Kursy w noce z piątków na soboty będą realizowane normalnie.



Na wszystkich przystankach

W czasie gdy nie kursują pociągi metra, Aleją Komisji Edukacji Narodowej, między stacjami Kabaty i Ursynów jeżdżą autobusy linii zastępczej **ZM1** – w soboty, w najpopularniejszych godzinach, kursują co ok. 5 minut, w niedziele co ok. 6 minut. Autobusy zatrzymują się przy wszystkich stacjach metra, mijanych na trasie (Natolin, Imielin i Stokłosy). Na południe wracają „po swoich śladach".

Dodatkowo w al. Komisji Edukacji Narodowej skierujemy autobusy linii **710 i 742** – z ulicy Wąwozowej pojadą do pętli Ursynów Południowy, w pobliżu stacji metra Stokłosy (a nie jak standardowo, tylko na Kabaty). „Siedemsetki" będą się zatrzymywały na wszystkich przystankach na zmienionej trasie. Pasażerowie z pętli Ursynów Południowy do stacji metra Stokłosy mają do przejścia tylko około 200 metrów.

Polecamy przesiadanie się na Stokłosach, o czym powinni pamiętać pasażerowie autobusów linii **192**, robiącej zygzaki pomiędzy południowymi stacjami pierwszej linii (Kabaty, Natolin, Imielin). Stacja Stokłosy jest ostatnią stacją metra na trasie tego autobusu, zanim odbije on na zachód, w stronę Krasnowoli. **Uwaga, na Kabaty 192 nie kursują w niedziele.**

Autobusy linii **217** będą jeździły między Natolinem Północnym a metrem Wilanowska, bez dojazdu do stacji metra Imielin.

Jeśli ktoś chciałby w drodze z Ursynowa do centrum uniknąć przesiadek, to polecamy autobusy linii **503**, które startują z Natolina Północnego i dojeżdżają aż na Konwiktorską, po drodze przejeżdżając przez m.in. Plac Trzech Krzyży, Krakowskie Przedmieście i Miodową. Do centrum jadą też autobusy linii **504**, ale one oddalają się stopniowo od metra na zachód, w stronę Służewia, a potem przez Plac A. Zawiszy kierują się do Dworca Centralnego.

Poza tym z autobusów 503 można się też wygodnie przesiadać do innych środków transportu – np. przy ulicy Dolnej do tramwajów linii 14 i 16, którymi można pojechać na Ochotę (14) lub na północ, przez centrum aż na Bielany (16).



NIE TRAĆ CZASU

TE
SPRAWY MOŻESZ ZAŁATWIĆ ONLINE



	 portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	 e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	 sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA				
• KARTA MIEJSKA				
• SPRAWY WINDYKACYJNE				
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO				
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI				
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				



Warszawski
Transport
Publiczny

Warszawski Transport Publiczny przewozi miliony

W ubiegłym roku z transportu publicznego (tramwaje, autobusy, pociągi metra, Szybka Kolej Miejska oraz pociągi KM i WKD w ramach oferty wspólnego biletu) w aglomeracji warszawskiej skorzystało ponad 956 mln pasażerów. To więcej o ok. pół miliona niż rok wcześniej.

Liczba pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego rośnie z roku na rok i w ubiegłym roku transportem publicznym w aglomeracji warszawskiej, czyli pojazdami WTP – autobusami, tramwajami, pociągami metra i Szybkiej Kolei Miejskiej oraz pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej (w ramach oferty wspólnego biletu) wykonano dokładnie 956 270 488 przejazdów*.





Transport szynowy rośnie

I o ile 2023 rok był rokiem metra, bo w nim sieć podziemnej kolei działała na pełnych trasach (w połowie 2022 roku na linii M2 przybyło pięć stacji), to 2024 był także rokiem transportu szynowego, ale naziemnego – tramwajów i kolei - bo w tych rodzajach transportu przybyło pasażerów.

Najwięcej osób tradycyjnie przewiozły autobusy: 447 075 312 (spadek o 2 proc. w stosunku do roku 2023) – i nic dziwnego bo autobusowa sieć jest największa, to ponad 300 linii i 4 tys.km długości.

Na drugim miejscu pod względem przewiezionych pasażerów znalazły się tramwaje – 252 397 918 osób (wzrost o 2 proc. w stosunku do roku 2023). W 2024 roku składy pojechały kilkoma nowymi trasami – na ulicy M. Kasprzaka; J. Gagarina, Spacerowej i Goworka; al. Rzeczypospolitej, Jana III Sobieskiego i Belwederskiej. Pasażerowie chętnie wybierali ten sprawny i niezawodny środek transportu. Przez trzy miesiące od uruchomienia połączenia do Wilanowa, z nowych linii 14 i 16 skorzystało niemal 5,5 mln pasażerów, w tym z zupełnie nowego odcinka trasy tramwajowej ponad 2 mln.

Podium z liczbą pasażerów 197 290 264 zamyka metro, notując tym samym spadek o 2 proc. w stosunku do poprzedniego roku. Tuż za podium znalazła się Szybka Kolej Miejska, która zanotowała największy wzrost liczby pasażerów, bo aż o 19 proc. Z jej usług skorzystało 18 056 747 osób. W drugiej połowie zeszłego roku zakończyły się utrudnienia w ruchu kolejowym w węźle warszawskim spowodowane modernizacjami infrastruktury i pasażerowie wrócili do często i regularnie kursujących pociągów. W grudniu Zarząd Transportu Miejskiego podpisał z SKM umowę przewozową na kolejnych 15 lat.

To stale rosnące zainteresowanie tym środkiem transportu pokazuje, że jest to istotny element komunikacyjnej układanki w aglomeracji warszawskiej. Potwierdzają to liczby - większa niż w poprzednim roku była liczba pasażerów podróżujących w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD. W 2024 roku skorzystało z niej 41 450 247 osób (wzrost o 7 proc. w stosunku do roku 2023).

Autobusy z logo WTP przejechały w zeszłym roku ponad 117 mln wozokilometrów (wozokilometr – jednostka miary pracy eksploatacyjnej autobusu,



przy czym 1 wozokilometr to przejazd 1 autobusu na odległość 1 kilometra); tramwaje ponad 52 mln wozokilometrów; warszawskie metro ponad 50 mln, a SKM ponad 21 mln wozokilometrów. W ramach wspólnego biletu pociągi KM i WKD przejechały ponad 37 mln wozokilometrów.

Więcej biletów

W 2024 sprzedano w stolicy 115 126 702 bilety, co oznacza wzrost o ponad 1,7 proc. w porównaniu z rokiem 2023. Pasażerowie, podobnie jak w roku 2023, najchętniej wybierali bilety czasowe (czyli 20-minutowe) – kupili ich łącznie 59 665 699 (wzrost w stosunku do ubiegłego roku o blisko 0,5 proc.). O 3,2 proc. wzrosła także liczba sprzedanych biletów jednorazowych (75- i 90-minutowych) – z 46 539 091 w 2023 roku do 48 026 720 w roku 2024. Pasażerowie kupili 4 858 954 bilety długookresowe (30 i 90 dniowe). W tym segmencie spadła liczna kupionych biletów 30-dniowych ale wzrosła, o ponad 10 proc. 90-dniowych.

Pasażerowie wybierają płatności mobilne

Po raz kolejny sprzedaż biletów w aplikacjach mobilnych przekroczyła tradycyjną. W aplikacjach pasażerowie kupili ponad 46,3 mln biletów. W stacjonarnych biletomatach pasażerowie kupili ponad 32,3 mln biletów (mniej niż w 2023 roku), a w pojazdach – 24,7 mln (więcej niż rok wcześniej). Nadal utrzymuje się również trend spadkowy dla sprzedaży w stacjonarnych punktach dystrybucji, w tym w Punktach Obsługi Pasażera.

Rekordowe wpływy ze sprzedaży biletów

Rok 2023 był także rekordowy pod względem wpływów do budżetu miasta. Na stołeczne konto ze sprzedaży biletów wpłynęło 886 384 229 zł. Całkowite wpływy „komunikacyjne" do budżetu – ze sprzedaży biletów, opłat dodatkowych oraz wpłat od gmin, z którymi współpracuje ZTM (jeżdżą w nich autobusy i pociągi z logo WTP) – wyniosły w 2024 roku 1 092 434 757 zł i pokryły 28,66 proc. kosztu zakupu usług przewozowych. Te były rekordowe – za kursowanie autobusów, tramwajów, metra i pociągów Warszawa zapłaciła w zeszłym roku 3 811 357 482 zł. To ponad 200 mln więcej niż w 2023 roku.

Rok 2024 był rekordowo dobry dla Warszawskiego Transportu Publicznego, co potwierdzają liczby i pasażerowie, wystawiając mu wysoką ocenę. Nie spoczywamy jednak na laurach i nie zwalniamy tempa! Przed nami kolejne ważne inwestycje, które jeszcze bardziej poprawią jakość komunikacji miejskiej w stolicy. To m.in. nowe trasy tramwajowe, autobusowe, to rozbudowa metra, czy nowy system biletowy. To wszystko ma sprawić, że w 2025 roku jeszcze więcej osób wybierze Warszawski Transport Publiczny.

**W 2022 roku Zarząd Transportu miejskiego zmienił metodykę liczenia pasażerów. Bazuje ona na kilku źródłach danych. W przypadku autobusów, brane są pod uwagę liczby z systemów zliczania pasażerów – dziś niemal wszystkie są w nie wyposażone. Dla pojazdów, w których nie ma takiego systemu, opracowano metodę szacunkową, w której brane są pod uwagę długość pojazdu oraz typ dnia (dzień powszedni/sobota/święto) i miesiąc roku. Podobnie jest w przypadku tramwajów – dane pochodzą z systemów zliczających; natomiast liczba osób w tych, w których nie ma systemów zliczania, jest szacowana na takiej samej zasadzie, jak w autobusach bez systemu. Stacje metra są wyposażone w bramki odnotowujące wejścia i wyjścia. Dla operatorów kolejowych – SKM, KM i WKD, wiążące są dane udostępnione przez Urząd Transportu Kolejowego.*



Nowe na przystankach

W 2024 roku na remonty przystanków, pętli i pomieszczeń ekspedycji wydaliśmy ponad 11,6 mln złotych.

Prace na pętlach

W pierwszej połowie 2024 roku zaczęła działać nowa pętla autobusowa przy ulicy G. Verdiego na Białołęce. Dzięki niej zyskaliśmy nowe miejsce do postoju autobusów, które skierowaliśmy do obsługi tamtego rejonu. Mieszczą się tam cztery autobusy każdego rozmiaru (w tym pojazdy przegubowe), które mogą stać na technicznym miejscu postojowym oraz przy przystanku dla pasażerów. Nowa pętla, która powstała po przebudowaniu układu drogowego, pozwoliła też na poprawę trasy linii 226 i lepsze wykorzystanie taboru – autobusy zaczynają kursowanie na osiedlu.

Podobny efekt przyniosła inwestycja zrealizowana w Międzylesiu – tutaj też za stosunkowo niewielkie pieniądze „zbliżyliśmy komunikację miejską do ludzi". Za około 210 tys. złotych powstały dwa perony na przystankach Wiśniowa Góra w al. Dzieci Polskich. Korzystają z nich autobusy linii 147 jadące w stronę Starej Miłosny i wracające do Warszawy. Mieszkańcy zyskali dzięki temu łatwiejszy dostęp do Warszawskiego Transportu



Publicznego – wcześniej odległość między przystankami wynosiła około 850 metrów.

Ponad pół miliona złotych kosztowało odnowienie pętli przy ulicy Trockiej, jeszcze w pierwszej połowie roku. Za te pieniądze nawierzchnia jednego z pasów przejazdowo-postojowych została wzmocniona siatką stalową w technologii Slurry Seal, a na pozostałej części jezdni robotnicy ułożyli siatkę szklano-węglową. Tam, gdzie było to konieczne, wyregulowane zostały nawierzchnie chodników, peronów oraz krawężniki. Bardzo podobne prace wykonaliśmy też na „drugim końcu stolicy", na pętli Sadyba.

Dużo ładniejszy i wygodniejszy jest też po pracach remontowych Plac Hallera. Nie ma już pełnej wybojów kostki, a zamiast tego pojawiła się nawierzchnia asfaltowa. Przy okazji remontu wyrównany został peron, wyregulowane krawężniki, pojawiły się żółte płytki ostrzegawcze, zwiększające bezpieczeństwo.

Podobnie, jak w przypadku pętli na pl. gen. J. Hallera, także na pętli Wiatraczna pojawiła się nowa nawierzchnia. Koszt wymiany zniszczonej kostki na asfaltobeton wyniósł około 725 tys. złotych. Kostki pozbyliśmy się też w innym miejscu. Na pętli Witolin taka nawierzchnia zniknęła na lewym peronie i na wyjeździe z pętli. Drobniejsze prace wykonaliśmy też na pętlach Gocław i Młociny.

Nie zapominamy o przystankach

Wiele przystanków zyskało też zupełnie nowy wygląd, stało się bezpieczniejszych i wygodniejszych dla pasażerów. Takie prace prowadziliśmy m.in. na przystankach, Bieżuńska 01, Piotra Skargi 01, Rembielińska 01, czy Sienna 02, gdzie wymieniliśmy nawierzchnię betonową, zamontowaliśmy nowe krawężniki, płytki żółte oraz szorstkie, a tam, gdzie było trzeba wyregulowaliśmy nawierzchnię peronu.

Remonty były też na Mokotowie, na przystankach Madalińskiego 02 (remont nawierzchni zatoki) i św. Andrzeja Boboli (wydłużenie istniejącego przystanku, wymiana krawężników na systemowe typu Kassel, wykonanie nowego peronu z płyt 50x50) oraz na Białołęce (przystanki Henryków 01 i Klasyków 01 – projekty z Budżetu Obywatelskiego).

W 2023 roku zrobiliśmy przegląd ekspedycji i na tej podstawie wytypowaliśmy do remontu 12 budynków, na pętlach Ursus Niedźwiadek, Stare Bemowo, Żerań FSO, Gocław, Pl.Hallera, Marysin, Sadyba, Stegny, Witolin, Wiatraczna, Metro Wilanowska, Wilanów. Remonty zakończyły się w zeszłym roku.

Wydaliśmy na ten cel ponad 4,5 mln zł, a zakres prac był uzależniony od stanu technicznego poszczególnych budynków. Jeśli była taka potrzeba, to ekipy remontowe zajęły się przebudową ścianek działowych, wymianą stolarki drzwiowej, okładzin ściennych i podłogowych, urządzeń sanitarnych i armatury towarzyszącej, instalacji elektrycznej wraz z przebudową lub wymianą oświetlenia.

Pomieszczenia zostały też odmalowane. Po remoncie pomieszczenia ekspedycji zyskały też nowe wyposażenie oraz urządzenia kontroli dostępu.

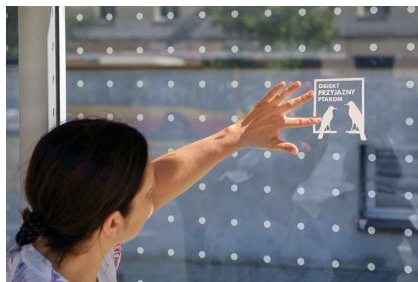
Pod wiatą przyjemniej

W 2024 roku, w ramach budżetu obywatelskiego aż 81 dachów na już istniejących wiatach pokryło się zielenią czyli „dywanem" z rozchodnika. Na stołecznych ulicach pojawiło się też 9 nowych wiat przystankowych tego typu. Warszawiacy zdecydowali, że rozchodnika przybyło na Targówku (24 wiaty), Bielanach (5 dachów), Bemowie (22 zadaszenia), Mokotowie (12 dachów) i Ursynowie (12 wiat).

W ramach trzech innych projektów ustawiliśmy zupełnie nowe wiaty przystankowe, także w zazielenionej wersji. I tak w ramach projektu „Ekologiczne wiaty przystankowe w Wawrze, tam gdzie ich brak" sześć nowych wiat stanęło na przystankach: Zerzeń, Kombajnistów, Wodniaków i Lebiodowej. Zielono na przystankach zrobiło się także dzięki realizacji projektu pn. „Zielone wiaty przystankowe przy SP217 (przystanki Zawodowa)" w Rembertowie. W Ursusie natomiast taka wiata stanęła na pętli autobusu linii 194 na Gołąbkach.

Nowe wiaty pojawiły się na warszawskich ulicach nie tylko w ramach projektów z Budżetu Obywatelskiego. Sami też typujemy miejsca, w których potrzeba takich zadaszeń. W 2024 roku ustawiliśmy 77 nowych wiat w ramach inwestycji drogowych.

Wiatami staramy się gospodarować racjonalnie i tak, żeby jak najlepiej wykorzystywać istniejące zasoby. Dlatego w 2024 roku osiem obiektów „powędrowało" w nowe miejsca, gdzie są bardziej potrzebne. Podróże wiat odbywały się



w następujących relacjach: Góralska 01 - Izbicka-Cmentarz 03, Zawodowa 02 - Domaniewska Office Park 01, Julianowska 01 - Mozaikowa 04, Zawodowa 01 - Pileckiego 01, Bystra 01 - Natolin Płn. 01, Klasyków 02 - Energetyczna 01, Sokratesa 04 - Akcent 02, Ogórkowa 01 - Sypniewska 02.

Rozchodnik jest rośliną wręcz stworzoną do życia w mieście, bo doskonale znosi trudne warunki atmosferyczne i jest praktycznie bezobsługowa. Dzięki zasadzeniu rozchodnika, tylko „jedna wiata" pochłania rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ogranicza zapylenie powietrza o 15-20 proc. W słoneczne dni, taki dywan obniża temperaturę pod wiatą średnio o 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie opadów magazynuje nawet do 150 litrów wody. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Co ważne, zielone przystanki są także bezpieczne dla ptaków, bo w wiatach wymieniane są także szyby. Nowo zamontowane szyby są oznakowane gęstą siatką kropek naniesioną metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z – nierzadko niewidoczną dla nich – przezroczystą szybą.



Na turystycznym szlaku



W 2024 roku w jubileuszową, XX edycja Nocy Muzeów, na ulice Warszawy wyjechały zabytkowe autobusy i tramwaje. Z Warszawskich Linii Turystycznych skorzystało ponad 200 tys. pasażerów.

Autobusy i tramwaje od parady

Wielki pokaz zabytkowego taboru rozpoczęła parada autobusów, które wyruszyły wypełnione po brzegi pasażerami z zajezdni na ulicy Stalowej. Na warszawskich ulicach można było zobaczyć kilkadziesiąt „retro" autobusów – m.in. Chaussona AH48 z 1950 roku, Somuę z 1933 roku, a także kultowe „ogórki" i ikarusy. Po kilku godzinach, z pl. G. Narutowicza na trasę wyjechały zabytkowe tramwaje. W paradzie można było zobaczy m.in.: wagon typu A nr 43, K nr 446, skład K+ND nr 403-1+1620, Lw nr 541, N nr 734 oraz skład 13N+13N nr 407+642.

Po zakończeniu przejazdu, wagony ustawiły się na pętli na placu, tworząc swego rodzaju „muzeum na szynach", gdzie można było obejrzeć wszystkie najstarsze i najcenniejsze pojazdy z zabytkowej kolekcji Tramwajów Warszawskich (m.in. najstarszy elektryczny skład z 1908 roku). Nie zabrakło również kilku pojazdów technicznych. Zwiedzanie uświetnił koncert Orkiestry Reprezentacyjnej SGGW. Festiwal Tramwajów trwał do północy.

Tradycyjnie już tego dnia, na stołeczne ulice i torowiska wyjechały specjalne - bezpłatne linie muzealne, zarówno tramwajowe, jak i autobusowe obsługiwane przez współczesne i zabytkowe składy. Pojazdy oznaczone literami: A, B, C, D, E, F, M, P i R dowoziły chętnych do najpopularniejszych, przygotowanych w ramach Nocy Muzeów atrakcji.

Warszawa z okien „ogórka" i „parówki"

Wiosną 2024 WLT wystartowały po raz szesnasty i to był kolejny bardzo udany sezon - przewiozły 204 375 osób. Tradycyjnie nie zabrakło niespodzianek.

Piękna, słoneczna pogoda tego lata sprzyjała spacerom i wycieczkom. Ogromną popularnością cieszyły się w związku z tym przejazdy autobusami linii 100. Zabytkowe ikarusy i słynny jelcz „ogórek" (najstarszy z 1972 roku!), ale także niskopodłogowe jelcz, MAN, neoplan i solaris z przełomu wieków, przewiozły w sumie ponad 30 tys. pasażerów – niemal o 7 tys. osób więcej niż w 2023 roku.

W sezonie letnim na tory wyjeżdżały także tramwaje weekendowej linii „T", obsługiwanej przez zabytkowy tabor. W tym roku - tradycyjnie, obsługiwały ją tramwaje klasyczne, sterowane na korbę. Popularna „tetka" stanowiła ogromną atrakcję dla miłośników transportu szynowego. Przejechało się nią ponad 18 tys. pasażerów, czyli o ponad 2 tys. więcej niż w ubiegłym roku.

Na wakacyjnym szlaku można było spotkać także zabytkowe tramwaje linii 36, które jeździły nie tylko w weekendy, ale także w tygodniu. Pasażerowie po raz kolejny mieli okazję przejechać się legendarnymi pojazdami: szybkobieżnymi



„parówkami” czyli 13N, „akwariami” 105Na czy też „kanciakiem” 102N. Jednak tegoroczną gwiazdą sezonu WLT był tramwaj typu GT6 nr 187, zwanym potocznie „Norymbergiem”, który przyjechał do Warszawy ze stolicy Małopolski w ramach wymiany wagonów historycznych z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie. Na południe wysłaliśmy typowo warszawską „parówkę”. „Norymberg” jeździł na wybranych, weekendowych kursach jako T, a w tygodniu można go było spotkać na trasie linii 36. W minionym roku po warszawskich torowiskach kursował również poznański tramwaj 102N, czyli słynny "kanciak” w którym rozdawane były tradycyjne, poznańskie rogale świętomarcińskie.

Promami przez Królową Polskich Rzek

W letnie dni wielu warszawiaków wybierało się nad Wisłę i korzystało z trzech promów kursujących między brzegami rzeki. Łącznie w tym roku „Wilga”, „Pliszka”, „Słonka” przewiozły ponad 147 tys. pasażerów.

Nie słabnie także zainteresowanie Piaseczyńską Koleją Wąskotorową! Pociągi wyruszające w soboty ze stacji w Piasecznie, przyciągnęły w tym roku, podobnie jak w minionym, ponad 3,5 tys. chętnych, którzy aby do niej dotrzeć mogli skorzystać z połączeń normalnymi liniami WTP albo specjalnej, przeznaczonej tylko dla osób wybierających się na przejazd Piaseczyńską Koleją Wąskotorową, linii autobusowej 51 – obsługiwanej przez zabytkowe autobusy marki Jelcz i Ikarus.

Wielką popularnością cieszyły się również całodzienne rejsy do Serocka. W podróż „Zefirem” wybrało się w sezonie niemal 4,5 tys. podróżnych.

Budżet Obywatelski – by Warszawiakom żyło się wygodniej

W ramach Budżetu Obywatelskiego w 2024 roku Zarząd Transportu Miejskiego zrealizował 12 projektów wybranych przez mieszkańców.

Projekty obejmowały przede wszystkim ustawienie nowych wiat przystankowych oraz montaż na wiatach zielonych dachów - mat z rozchodnikiem wraz z wymianą szyb na oznakowane symbolami ostrzegającymi ptaki przed zderzeniem. Dziś już 259 wiat ma zielone dachy i symbole ostrzegawcze. Na szybie windy przy stacji metra Służew pojawił się mural poświęcony Zdzisławowi Beksińskiemu, który mieszkał w tej okolicy.

Oprócz tego postawiliśmy wiatę dla rowerów na pętli autobusowej w Wilanowie.Stalowa konstrukcja wiaty jest w kolorze szarym. Ściany boczne wykonane zostały z drewnianych pionowych szczebli, tylna jest szklana ale z oznaczeniami (czyli „kropkami") ostrzegającymi ptaki przed zderzeniem. Na dachu, podobnie jak to jest na wiatach przystankowych, znajduje się mata z rozchodnikiem. Rozchodniki są roślinami idealnymi do „zamieszkania" w mieście. Dobrze tolerują nawet niekorzystne warunki klimatyczne – duże różnice temperatury, nasłonecznienie, zmienną wilgotność. Są praktycznie bezobsługowe – nie wymagają podlewania



i nawożenia, długo wyglądają świeżo i estetycznie, a dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyjają także owadom.

Pod wiatą zmieści się 16 rowerów – jest tam 8 stojaków w kształcie odwróconej litery U, ze stali nierdzewnej – przy każdym takim stojaku można ulokować dwa rowery. Koszt to ok. 77,5 tys. zł.

Modernizacje w metrze

W 2024 roku prowadzone były intensywne prace modernizacyjne na pierwszej linii metra. Od czasu jej wybudowania zmieniła się technologia, powstały nowe skuteczniejsze i bardziej wydajne rozwiązania.

Modernizacja urządzeń zasilania trwa na linii M1 już od kilku lat. W ubiegłym roku, na stacji Racławicka wymieniliśmy rozdzielnice prądu stałego, które bezpośrednio zasilają przejeżdżające pociągi metra. Rozwiązania z przestarzałą już dziś automatyką, zostały zastąpione najnowszymi, wyposażonymi w zaawansowaną elektronikę. Dzięki temu są nie tylko dużo mniej awaryjne, ale też wygodniejsze w obsłudze - dyżurny może monitorować sytuację z poziomu dyspozytorni.

Na południowym odcinku prace toczyły się też na stacji Imielin, gdzie zmodernizowana została rozdzielnica średniego napięcia SN. Urządzenie działające w nowej technologii pozwoli na zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów.

Na północnym odcinku też dużo się działo.





Wymienione zostały centrale pożarowe na stacjach od Świętokrzyskiej do Młocin. Nowe systemy znacznie zwiększają bezpieczeństwo przeciwpożarowe - szybciej zareagują na zagrożenie i od razu połączą się z centralą na Kabatach. W razie konieczności zostanie wstrzymany ruch, a wentylatory załączą się automatycznie, wyciągając z tuneli metra dym i szkodliwe gazy.

Dodatkowo, na stacji Plac Wilsona wymieniliśmy centrale gaszenia gazem na urządzenia nowszego typu. Ta żoliborska stacja przeszła w 2024 roku lifting – wymienione zostały szyby zadaszenia jednego z charakterystycznych wejść na stację – łącznie 48 szyb. Bezpieczeństwo w razie wybuchu pożaru zapewniają też cztery nowe tzw. falowniki, które sterują wentylatorami oddymiającymi na stacjach i w tunelach metra. Wykonawca zamontował fabrycznie nowe urządzenia wraz z podzespołami pomocniczymi

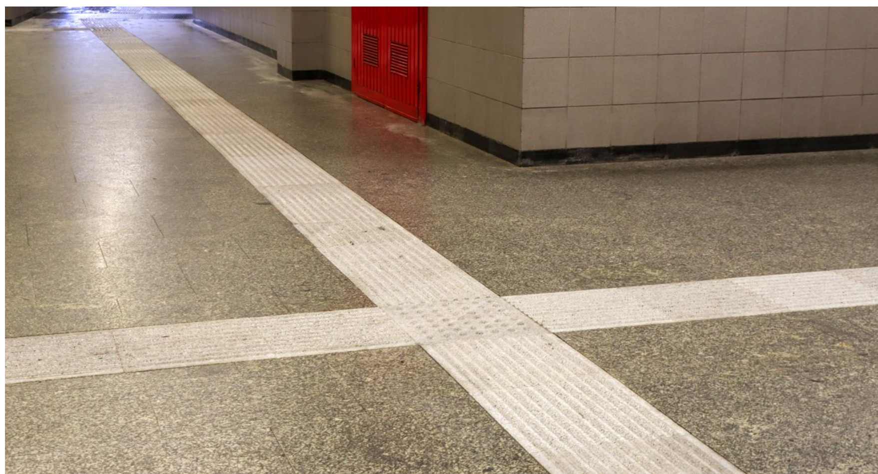
Zamontowano także nowe urządzenia sterowania ruchem na odcinku od stacji Politechnika do stacji Plac Wilsona. Przebudowa polegała przede wszystkim na wymianie urządzeń przekaźnikowych na komputerowe oraz na wymianie klasycznych obwodów kontroli niezajętości na system liczników osi. Nowy system zapewnia większe bezpieczeństwo prowadzenia ruchu w metrze, poprzez zwiększenie pewności co do zajętości odcinków.

Na antresolach i w przejściach

W zeszłym roku na antresolach i w przejściach podziemnych stacji Pole Mokotowskie, Politechnika, Ratusz Arsenał, Służew, Plac Wilsona wymieniliśmy oznakowanie dotykowe, które ułatwia poruszanie się po stacji osobom niewidomym i niedowidzącym. Poprzednie ścieżki dotykowe ze stali nierdzewnej były użytkowane w warszawskim metrze już od kilku lat, ale zastąpiliśmy je lepszym rozwiązaniem – trwalszym i wygodniejszym dla pasażerów.

Nowe ścieżki są wykonane z ryflowanych płyt granitowych. Prace objęły wymianę ścieżek dotykowych (ścieżek prowadzących), pól uwagi (zmiana kierunku przebiegu ścieżek dotykowych), pasów ostrzegawczych (przed schodami).

W sumie wymienionych zostało około 1100 metrów ścieżek, ok. 225 sztuk pól uwagi i 195 metrów pasów ostrzegawczych. Prace zakończyły się w połowie grudnia i kosztowały około 1,3 mln złotych.



Pod okiem Napoleona

W 2024 roku zakończyły się prace przy budowie parkingu pod Placem Powstańców Warszawy.

Co się działo konkretnie w ostatnich 12 miesiącach? Przeprowadzono wszystkie prace wykończeniowe, zamontowane zostały wszystkie instalacje i urządzenia potrzebne do normalnego funkcjonowania parkingu. Na powierzchni przeniesiono pomnik Napoleona w nowe miejsce tj. na nowy tzw. skwer Napoleona, wybudowany został nowy układ drogowy wraz z chodnikami. Pojawiła się też nowa zieleń, bo wcześniej rosnące tutaj drzewa zostały przeniesione na ulicę Jagiellońską i ponieważ poczuły się tam dobrze, to zostały tam już na stałe. Kolejnym etapem prac będzie urządzanie terenów zielonych nad podziemną budowlą – to zrealizuje Zarząd Zieleni m.st. Warszawy. Nie będą one miały wpływu na funkcjonowanie parkingu.



W listopadzie rozpoczęły się próby techniczne urządzeń i wyposażenia parkingu oraz dokonano odbioru końcowego pomieszczeń sanitarnych i socjalnych przez Państwową Inspekcję Sanitarną. Pod koniec grudnia odbiory techniczne rozpoczęła Państwowa Straż Pożarna. Zgromadzona dokumentacja została przekazana wraz z wnioskiem do nadzoru budowlanego aby ten wydał pozwolenie na użytkowanie.

Nowy parking pod placem Powstańców Warszawy jest 4-kondygnacyjnym obiektem z 420 miejscami postojowymi. Powstał w formule koncesji, która jest rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariusz, spółka IMMO Park Warszawa, należąca do Mota-Engil Central Europe S.A., w całości sfinansowała koszty inwestycji – szacowane na ok. 85 mln zł – i będzie eksploatować parking przez 36 lat. Po tym czasie obiekt zostanie przekazany w zarządzanie miastu.



Nasz wspólna sprawa – ekologiczna Warszawa, czyli czym skorupka za młodu…

Ekologia leży nam na sercu – dlatego stawiamy na edukację. Od lat realizujemy projekt Nasza wspólna sprawa – ekologiczna Warszawa, skierowany do uczniów w wieku wczesnoszkolnym.

Najmłodszym opowiadamy o bezpiecznym podróżowaniu, rodzajach środków transportu, zaletach transportu zbiorowego i zasadach zachowywania się w podróży, także w sytuacjach nadzwyczajnych. Odpowiadamy na pytania, rozwiewamy wątpliwości i uważnie słuchamy młodych podróżników, by wiedzieć co sprawia im najwięcej problemów i co ich najbardziej interesuje. Dbamy o to, by te spotkania były jak najciekawsze i nie tylko edukowały, ale także bawiły i rozbudzały ciekawość.

Ważą częścią spotkań, są zajęcia praktyczne, które odbywają się w podstawionym przed szkołą autobusie elektrycznym. Uczniowie poznają jego budowę, oznaczenia pojazdów, system informacji pasażerskiej, sposób działania kasowników i biletomatów, zasady bezpiecznego wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji miejskiej oraz ich opuszczania w sytuacji zagrożenia.

Zajęcia są urozmaicone i prowadzone w taki sposób, aby zainteresować dzieci tematyką ekologii i bezpieczeństwa w pojazdach transportu publicznego. Pomocą są także krótkie filmy edukacyjne, których akcja rozgrywa się w prawdziwej scenerii – na przystankach autobusowych i tramwajowych, na peronach kolejowych, na stacji warszawskiego metra czy w autobusie. Bohaterami cyklu są dzieci, które odwiedzają poszczególne miejsca i poznają zasady bezpieczeństwa w środkach transportu publicznego i kultury podróżowania. Pod koniec



zajęć, każdy uczestnik otrzymuje książeczkę, która w przystępny sposób podsumowuje i pomaga utrwalić nabytą w czasie zajęć wiedzę.

W minionym roku zorganizowaliśmy 129 lekcji w których udział wzięło 3225 dzieci. Zajęcia odbywały się w 24 warszawskich i podwarszawskich szkołach w każdy wtorek. Wszyscy uczestnicy spisali się na szóstkę!

Zielono i czysto

Na pozytywne postrzeganie Warszawskiego Transportu Publicznego wpływa nie tylko sam przejazd, ale także stan i estetyka przestrzeni z jakiej pasażerowie korzystają przy okazji podróży. Prace porządkowe na przystankach i ogrodnicze na większości pętli organizuje Zarząd Oczyszczania Miasta.

Szereg zadań realizowanych przez Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) oddziałuje zarówno na funkcjonowanie, jak i odbiór Warszawskiego Transportu Publicznego. ZOM kompleksowo i całorocznie dba o czystość nie tylko przystanków, ale także jezdni i torowisk. Prace porządkowe i ogrodnicze zleca także w odniesieniu do pętli autobusowych i tramwajowych. Wszystkie te działania bezpośrednio wpływają nie tylko na estetykę przystanków, ale także na bezpieczeństwo i komfort pasażerów WTP. Podróżni widzą i doceniają tę pracę – w ostatnim badaniu Barometr Warszawski czystość i porządek w stolicy 87 proc. badanych już kolejny raz oceniło pozytywnie.

Sprzątanie i mycie

Od wiosny do jesieni, ale również zimą, gdy tylko pozwala na to pogoda, tereny 4,5 tys. przystanków są regularnie zamiatane. Każdego dnia opróżnianych jest ok. 6 tys. przystankowych koszy – w zależności od miejsca nawet osiem razy



na dobę. W zeszłym roku śmieci z pojemników zostały usunięte około 4 mln razy. Konstrukcja i otoczenie 1350 wiat jest regularnie myte. W minionym roku w najbardziej uczęszczanych miejscach powtórzyło się to nawet siedem razy. Kompleksowe porządki wodą pod ciśnieniem dotyczą nie tylko dachów i ścian, ale też gablot z rozkładem, ławek i słupków oraz chodnika w obrębie przystanku. Przez cały rok ekipy gruntownie wyczyściły w sumie 5,3 tys. wiat.

Specjalnym serwisem porządkowym objęta jest pętla autobusowa przy Dworcu Centralnym. To największa konstrukcja przystankowa, do której mycia używane są podnośniki. W zeszłym roku stalowo-szklane zadaszenia były czyszczone cztery razy – w marcu, maju, lipcu i w październiku.

#stopBazgrołom

Oprócz gruntownego mycia, z wiat oraz przystankowych koszy na śmieci na bieżąco usuwane jest pseudograffiti. Te prace realizują grupy interwencyjne ZOM, które działają przy likwidowaniu nagłych zabrudzeń. W ubiegłym roku, w ramach stołecznej akcji #stopBazgrołom, umyły 5 tys. pomazanych przystanków.

Sprzątanie na wezwanie

Sprzątanie interwencyjne realizowane jest przez grupy ZOM w odpowiedzi na monitoring miasta prowadzony całodobowo przez kontrolerów ZOM i służby miejskie. Podstawą do działania są także informacje przekazywane przez mieszkańców za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Porządki dotyczą nagłych zanieczyszczeń na przystankach, takich jak rozbite szkło, pozostałości po produktach spożywczych czy nielegalne ogłoszenia.

Specjalne porządki

W miejscach reprezentacyjnych regularnie pracują szorowarki. Pojazdy myją nawierzchnie przy ul. Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat i Świętokrzyskiej. Porządki obejmują również 2 tys. m kw. przystanków tramwajowych przy Dworcu Centralnym. W minionym roku od wiosny do jesieni te tereny były umyte 83 razy.

Czyste ulice i torowiska

Kolejnym z zadań Zarządu Oczyszczania Miasta jest regularne sprzątanie na mokro 1,3 km ulic oraz torowisk tramwajowych. Te porządki, prowadzone od wczesnej wiosny do późnej jesieni – a także przy sprzyjającej pogodzie zimą – zawsze odbywają się w nocy. Na ulicach ruch jest wtedy mniejszy, a prace mogą być wykonywane najbardziej efektywnie i nie powodować korków. Natomiast na torowiskach zamiatarki i zmywarki działają podczas nocnej przerwy w kursowaniu tramwajów.

Każda z ulic jest czyszczona przynajmniej raz w tygodniu – w 2024 roku odbyło się to 42 razy, a na torowiskach - 84 razy.



Pogotowie od czystości

Na ulicach działa również Pogotowie Porządkowe ZOM, które całodobowo, przez wszystkie dni w roku sprząta to, co nagle znalazło się na jezdni i może powodować niebezpieczeństwo, np. pozostałości po wpadkach, zagubione ładunki czy rozlane oleje i paliwa. Działania Pogotowia Porządkowego są istotne dla punktualności i sprawnego kursowania komunikacji miejskiej. Dynamiczna reakcja ekip sprzątających pozwala minimalizować wpływ nagłych zdarzeń na ulicach, manifestacji i imprez masowych na codzienne życie pasażerów WTP. W 2024 r. Pogotowie Porządkowe wyjeżdżało do interwencji 7,5 tys. razy, posprzątało z jezdni 3,4 tys. zagubionych ładunków i zlikwidowało niebezpieczne plamy o łącznej powierzchni 156 tys. m kw., czyli prawie 22 boisk piłkarskich.

Zimowe działania

Zarząd Oczyszczania Miasta jest kluczową jednostką w organizacji zimowego utrzymania stolicy. Odpowiada za odśnieżanie i zabezpieczanie przed śliskością 1,5 tys. km ulic, po których kursują autobusy, w tym pętli autobusowych, a także części terenów dla pieszych, w tym chodników na przystankach i dojść do metra. Podczas trwającego od połowy października do połowy kwietnia sezonu zimowego ZOM stale monitoruje warunki pogodowe, prognozy i rzeczywisty stan nawierzchni. Jeśli jest taka potrzeba, ogłasza akcje posypywarek na ulicach, a do pracy na terenach dla pieszych przystępują ekipy wyposażone w szufle i piasek, wspomagane pługami chodnikowymi. W 2024 roku posypywarki zrealizowały 41 akcji; 30 z nich przypadło na pierwszy kwartał i dotyczyło poprzedniej zimy, natomiast 11 to działania w listopadzie i w grudniu, czyli w sezonie 2024/25.

Atrakcyjnie na pętlach

Na 61 pętlach autobusowych i tramwajowych jest ok. 11 ha terenów zieleni z kwietnikami, krzewami i drzewami. W sezonie ogrodniczym ZOM zleca szereg prac pielęgnacyjnych w postaci podlewania, pielenia nawożenia i cięć roślinności. Całorocznie te tereny są systematycznie sprzątane. Pasażerowie WTP w pozytywnych recenzjach doceniają kwiatowe dekoracje na ośmiu pętlach autobusowych i tramwajowych, na których kompozycje roślinne zmieniają się trzy razy w roku. Wiosną 2024 roku były to kolorowe bratki, latem – pelargonie, begonie i gaury, a jesienią wrzosy i kapusty ozdobne. Kwietniki wypełniało w sumie 33 tys. roślin. Wiosną na wybranych pętlach pojawiają się również dywany z tulipanów – w minionym roku kwitło ich ok. 25 tys., a jesienią ZOM zasadził kolejne 25 tys. cebul w trzech nowych lokalizacjach. Na krańcowych przystankach przybyło również drzew. Łącznie w minionym roku Zarząd Oczyszczania Miasta zasadził na pętlach 58 tys. roślin.

Już od kilku lat, przy zmianie sezonowych dekoracji na pętlach, ZOM oddaje wieloletnie rośliny w ręce mieszkańców. Podobnie było i w zeszłym roku, kiedy to warszawiacy przygarnęli na swoje balkony i do ogródków bratki i pelargonie.



Bogusław Wachuta – mistrz obsługi technicznej

Jego przygoda z autobusami, a właściwie z motoryzacją, zaczęła się od młodzieńczego „zafiksowania", które przerodziło się w pasję. Już w dzieciństwie interesował się mechaniką maszyn i urządzeń rolniczych, a spędzając czas wolny naprawiał różne zepsute przedmioty. Jako nastolatek, z zebranych części złożył sobie pierwszy motorower. Następnym „składakiem" był samochód – „maluch". Swoją wiedzę i doświadczenie w tym czasie zdobywał metodą prób i błędów.

Studia na kierunku Samochody i Maszyny Robocze na Politechnice Warszawskiej były kontynuacją młodzieńczej fascynacji. Następnie uzyskany tytuł magistra na kierunku zarządzania zasobami pracy piętnaście lat temu zaprowadziły pana Bogusława do Miejskich Zakładów Autobusowych.

Swoją pracę zaczynał w Oddziale Przewozów „Redutowa" jako Inspektor zajmujący się rozliczaniem czasu pracy. Po roku pracy za biurkiem został Mistrzem Obsługi Codziennej w systemie trzyzmianowym. Stanowisko to było wyzwaniem - żywiołowym, z zawrotnym tempem oraz nagłymi zwrotami akcji. Zero monotonii. Poza organizacją pracy podległych mu pracowników przy naprawach, zarządzaniem, nadzorem, rozliczaniem wykonanych prac – zajmował się również prowadzeniem i rozliczaniem gwarancji autobusów z nowych dostaw. Stała współpraca z gwarantem i producentem - firmą Solaris, oraz rozliczanie umowy serwisowej była zajęciem czasochłonnym i wymagającym niezwykłej precyzji. Po zamknięciu oddziału na ulicy Redutowej pan Bogusław został przeniesiony na Stalową na stanowisko Mistrza Obsług Technicznych, co wiązało się z pracą na jedną zmianę – intensywność i zakres prac pozostała niezmienna. Nowoczesna flota autobusów, za sprawność której jest odpowiedzialny, wymaga ciągłego rozwoju zawodowego, doskonalenia i poszerzania dotychczasowej wiedzy. Tu nie ma przestojów. Mistrz OT - odpowiedzialny dodatkowo za dostawy nowych „elektryków" - ma ręce pełne roboty. Prowadzi buchalterię, planuje i dopilnowuje terminów przeglądów, wymiany oleju, filtrów - koordynuje całość prac podległych mu pracowników, rozlicza ich z realizowanych zadań i dba, aby dziesiątki autobusów wyjechały punktualnie na swoje trasy. Ponadto, wzorem poprzedniego oddziału, zajmuje się rozliczaniem umowy serwisowej. Do jego zadań należy zgłaszanie awarii i usterek do gwaranta, zamawianie części, nadzór nad naprawami, a na koniec miesiąca rozliczanie ich oraz obsług technicznych oraz wystawianie zbiorczej faktury.



Dla pasażera każdy autobus wygląda tak samo - ma drzwi, fotele, jakieś kasowniki, podłogi, dach. Ma odpowiednio grzać zimą i chłodzić latem. Z mojego punktu widzenia każdy nowy model pojazdu jest całkiem inny i należy się go nauczyć – od podstaw. Bywa ciężko. Trzeba się zaangażować, szukać rozwiązań i pomocy oraz nieustająco szkolić, co regularnie robimy z moimi pracownikami.



Dla kogo jest ta praca? Pan Bogusław mówi, że to zajęcie dla osób, które nie przepadają za monotonią i rutyną, lecz chcą się uczyć, doszkalać i rozwijać, być kreatywnym i pełnym energii do działania nawet w ekstremalnych sytuacjach w myśl zasady „problemy nie są po to, aby je przeżywać, tylko rozwiązywać”. To praca dla osób, które posiadają zmysł techniczny, a ich pasją jest motoryzacja. Mistrz musi być zorganizowany, decyzyjny, obiektywny i znać zakres przedmiotowy zarządzanego obszaru, a także być metodyczny i konsekwentny. W przeciwnym razie nie uda mu się zbudować sprawnie funkcjonującego zespołu i autorytetu wśród załogi.

Po pracy pan Bogusław uczy się wyhamowywać - im starsze dzieci, tym łatwiej, bo obowiązków nieco mniej. Chodzi na siłownię, jeździ na rowerze, a w weekendy ukojenie po intensywnym i nieco wyczerpującym tygodniu pracy przynosi mu wypoczynek w rodzinnych stronach i wiejskich klimatach.



UWAGA
NA OSZUSTÓW!



W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP





Plac jak kameleon

W XIX w. na Placu Bankowym był zalążek warszawskiego "city". Nic dziwnego, że od razu dotarły tutaj tramwaje, a sam plac na przestrzeni wieków zmieniał się kilkukrotnie. Na naszych oczach przechodzi kolejną metamorfozę.

W zeszłym roku na „gołym" Placu Bankowym pojawiły się drzewa i trawniki, a asfaltowe powierzchnie pokryte „malowankami' oznakowania poziomego zmniejszyły się. Na ten rok Zarząd Dróg Miejskich zapowiada kolejne prace. Czy Plac Bankowy zacznie przypominać ten z lat 30-tych XX wieku?

Plątanina ulic

Do końca I Rzeczypospolitej puls Warszawy bił na Krakowskim Przedmieściu i rozchodził się dalej w stronę Alej Ujazdowskich. Tutaj był Zamek Królewski, niedaleko katedra, i rynek, stały pałace magnatów. Tędy pędziły powozy, karety, jeźdźcy. Tutaj pojawiały się nawet chłopskie wozy z towarami na targ. Tutaj przedsiębiorczy Francuzi próbowali rozwijać swój „lektykowy" biznes, bo klientów było potencjalnie najwięcej. Nic z tego nie wyszło z różnych przyczyn, z których nie najważniejszą było to, że lektyki już wtedy były za wolne, aby przemieszczać się na większe odległości.

W pierwszej połowie XIX w. już pod zaborami, ale w krótkim okresie poluzowania restrykcji, między Kongresem Wiedeńskim a Powstaniem Listopadowym, zaczęło się to zmieniać. Może nie tyle spadło znaczenie Traktu Królewskiego, co centrum Warszawy zaczęło się rozlewać szerzej, bardziej na północ i na zachód. Tak powstał Plac Bankowy.

To tutaj znalazły się Pałac Komisji Przychodów i Skarbu oraz Gmach Giełdy i Banku Polskiego, zaprojektowany przez słynnego architekta Antonia Corazziego (ten drugi budynek zrealizowany został wspólnie z Janem Jakubem Gayem). Obok, trochę w stronę Krakowskiego Przedmieścia powstał Plac Teatralny, a łącząca najważniejsze miejsca ulica Senatorska stała się najruchliwszą w mieście:

„[ul. Senatorska] obecnie zastąpiła w publicznej ważności główny rynek dawnego grodu Warszawy. Tu bowiem masz głowę miasta, ratusz; centralizację jej zabaw w dwóch teatrach i w resursie i wreszcie w bliskości centralizację



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/6631 (sygn. daw. 1-U-6631) Warszawa. Fontanna na Placu Bankowym.

władz i zamożności ogólnej kraju, Bank i Komisję Rządową Skarbu, a niedaleko pałac Mostowskich [...], mieszczący w sobie Komisję Spraw Wewnętrznych. Ta część miasta dobrze jest zabudowaną i jak Saint-Honoré Paryża zamieszkaną została przez arystokrację finansową kraju. Bliskość giełdy i banku, tych kardynalnych punktów każdego przemysłowca i pieniężnego człowieka, ściąga ich w te strony", możemy przeczytać w książce Aleksandra Łupienki "Przestrzeń publiczna Warszawy w pierwszej połowie XIX wieku" [Warszawa, 2012].

Plac Bankowy wyglądał wtedy zupełnie inaczej niż dziś – był mniejszy i miał kształt trójkąta (obecnie to pokaźnych rozmiarów prostokąt). Nie miał też przebicia na północ wzdłuż zachodniej ściany Arsenału i dalej, gdzie dziś zaczyna się ulica gen. W. Andersa. Wtedy jego granice wyznaczały ulice Senatorska, Elektoralna i Żabia, zbiegające się w tym miejscu, a od północy zamykała przestrzeń Leszno, przechodząca następnie w Tłomackie i Bielańską.

Dziś przez Bankowy jedzie się z północy na południe, wtedy taka trasa skończyłaby się na ścianie kamienic, położonych przy ulicy Nowolipki, ewentualnie trzeba by odbić w prawo, w Nalewki. W tej plątaninie ulic, powstającej na przestrzeni setek lat trzeba jednak było wytyczyć trasy tramwajów, ważnych dla rozwijającego się miasta, bo w tak ważny i intensywnie się rozwijający fragment Warszawy codziennie zdążały tysiące osób.

Wszędobylskie tramwaje

Tramwaje w ciągu ulic Senatorska – Plac Bankowy – Przechodnia czy na Placu Żelaznej Bramy pojawiły się już w 1882 roku. Rok wcześniej



fot. NAC, sygn. 3/39/0/-/7543
Odbudowa placu Bankowego, maszyny, przechodnie.



fot. NAC, sygn. 3/39/0/-/7543
Warszawa. Odbudowa placu Bankowego, maszyny, przechodnie.

magistrat warszawski postanowił wybudować własną sieć tramwajową, niezależną od Głównego Towarzystwa Dróg Żelaznych Rosyjskich i udzielił koncesji Towarzystwu Belgijskiemu. Tramwaje miały swoją siecią pokryć całe miasto, a nie tylko łączyć dworce kolejowe, ułatwiając przesiadki.

Na początku w okolicach Bankowego krążyły linie: „żółta", kursująca z Muranowa na Twardą oraz „czerwono-żółta" (na trasie z Muranowa do Dworca Wiedeńskiego). Dzięki swojemu położeniu ciąg ten szybko stał się ważnym fragmentem sieci tramwajowej, łącząc zachodnią część miasta (przez ulicę Chłodną i Plac Żelaznej Bramy) z Krakowskim Przedmieściem (przez Plac Teatralny), a zarazem stanowiąc połączenie Muranowa (przez Nalewki i Bielańską) z południowym Śródmieściem (poprzez Plac Żelaznej Bramy i Marszałkowską).

Wczoraj otwarta została nowa linia tramwajów „Plac Teatralny — stacya towarowa kolei warszawsko-wiedeńskiej." Linia ta ciągnie się od placu Teatralnego przez Senatorską, plac Bankowy, Przechodnią, część Żelaznej Bramy, Graniczną, plac Grzybowski, Twardą, Sienną, targ Witkowskiego i Okopową. Jak i wszystkie linie tramwajowe jest ona wielkiem udogodnieniem komunikacyjnym dla sąsiadujących z nią mieszkańców, zwłaszcza że ma przedłużenie z placu Teatralnego na Powązki, tak, że właściwie jest to jedna, wszakże dwukursowa linia „Powązki i stacya towarowa," i takie też napisy widnieją na tablicach, jakie umieszczone są ponad dachem tramwajowych wagonów, kursujących na rzeczonej przestrzeni.

Przystanki, gdzie publiczność może bezpiecznie wsiadać i wysiadać, są na tej linii „Powązki — stacya towarowa" następujące: na rogu Dzikiej i Muranowskiej, na Muranowie, na Gęsiej, na rogu Swiętojerskiej, na rogu Nalewek i Długiej, dalej (od placu Teatralnego) na placu Bankowym, na placu Żelaznej bramy, na Grzybowie, przy zbiegu Ciepłej i Twardej i na placu Witkowskiego („Gazeta Polska" Nr 142/1882).

W 1899 roku przez te okolice przebiegało siedem linii tramwajowych (na 17 istniejących wówczas w Warszawie), umożliwiając bezpośredni dojazd w praktycznie każde miejsce miasta. Tak samo było i po elektryfikacji warszawskich tramwajów w 1908 roku, i po odzyskaniu niepodległości – Plac Bankowy i jego okolice dalej były kluczowym rejonem miasta, który planiści komunikacyjni zawsze mieli na czele listy. Czasami decyzje dotyczące rozkładów jazdy, tego czy zawiesić jakieś połączenia, były podejmowane z powodów, które dziś wydają nam się co najmniej niezwykłe – takie jednak było nasze miasto pod koniec XIX wieku. Jako ciekawostkę można podać, że w 1885 roku zawieszono kursowanie niektórych tramwajów w piątki wieczorem i soboty – chodziło o linie wykorzystywane głównie przez ludność żydowską; przecież dwa kroki od zielonego skweru na placu była Wielka Synagoga i dzielnica północna, zamieniona w latach okupacji niemieckiej w czasie drugiej wojny światowej na getto żydowskie.

Plac Bankowy w dwudziestoleciu międzywojennym był jednym z najważniejszych miejsc stolicy, zarówno administracyjnie jak i towarzysko – choćby przez bliskość gmachu Teatru Wielkiego czy Resursy. Jeżdżono tam i spacerowano, a ruch na wąskich uliczkach był intensywny. Na zdjęciach z tamtego okresu widać tramwaje jadące od strony ulicy Żabiej i stojące na środku placu latarnie miejskie. Kursowały tamtędy okresowo linie cmentarne, a ruch w tamtej okolicy dostosowywano nawet do zwyczajów ludności żydowskiej (bliskość Nalewek i Muranowa).

W 1934 roku, kiedy autobusów, tramwajów i samochodów było coraz więcej, w sieci ulicznej stworzonej jeszcze w średniowieczu, trzeba było dokonać korekt – ulice Żabia i Przechodnia stały się jednokierunkowe, co miało pomóc w usprawnieniu ruchu. To było częścią większego planu, bo pod koniec roku skierowano przez ulicę Przechodnią tramwaje z Placu Żelaznej Bramy na Plac Bankowy. Pod koniec roku gotowy był już na tej ulicy tor tramwajowy i pozostały jedynie roboty brukarskie oraz ułożenie wysepki na Placu Bankowym jak donosiły „Nowiny Codzienne" w numerze 322/1934.

Często dokonywano też zmian tras, dokładano, skracano lub przedłużano linie, jak choćby w lutym 1938 roku, gdy wycofano „14" z rejonu Placu Żelaznej Bramy, upraszczając jej trasę, ale równocześnie uruchomiono 17 „kreśloną", żeby wspomóc tramwaje na najbardziej zatłoczonym odcinku, między Placem G. Narutowicza a Placem T.W. Wilsona, jak stwierdzano w Dzienniku Zarządu Miejskiego w m.st. Warszawie (Nr 10/1938).



fot. NAC, sygn. 3/39/0/-/7578. Plac Bankowy i Pomnik Feliksa Dzierżyńskiego w Warszawie

Bankowy nie do poznania

W czasie wojny Plac Bankowy podzielił losy całej stolicy. Tutaj w czasie Powstania Warszawskiego toczyły się zacięte walki. Stare Miasto było przez cały sierpień zawzięcie atakowane przez Niemców, którzy koniecznie chcieli wyprzeć stamtąd oddziały powstańcze. Walczono m.in. o Pałac Blanka przy ulicy Senatorskiej (tam poległ Krzysztof Kamil Baczyński), przez kilka tygodni redutą żołnierzy batalionu Łukasiński był budynek Banku Polskiego. O tym jak ważny był ten fragment stolicy nie tylko wojskowo, ale też symbolicznie świadczy fakt, że w ratuszu na początku powstania urzędował powstańczy prezydent stolicy Marceli Porowski. Kiedy już nie dało się dłużej wytrzymać ciągłego naporu wroga, przez ulicę Bielańską powstańcy próbowali się przebijać do Śródmieścia.

Ten kwartał stolicy został zniszczony w walkach, a potem w trakcie planowego niszczenia Warszawy, zarządzonego i prowadzonego przez Niemców. Po wojnie nowe władze stolicy odbudowały go po swojemu. Plac Bankowy się „powiększył" i „otworzył" w kierunku północ -południe bo przedłużono ulicę Marszałkowską (która za placem w kierunku Żoliborza nosiła imię Marcelego Nowotki), a ulicę Leszno, która kiedyś go okalała, zastąpiła trasa W-Z z gen. Karolem Świerczewskim jako patronem. Sam plac zyskał niechlubne imię Feliksa Dzierżyńskiego, który stał dumnie na cokole pomnika i straszył warszawiaków i przyjezdnych.

Zmienił się też jego charakter „komunikacyjny". Tramwaje przejeżdżały tędy i podążały dalej prosto w stronę Żoliborza albo centrum wzdłuż zmienionej ulicy Marszałkowskiej (przy okazji obcięto trochę Ogród Saski). Jeździły też tędy, a nawet kończyły tu swoje trasy autobusy.

Przychylając się do próśb mieszkańców Żoliborza, MZK pragną jeszcze bardziej ułatwić komunikację tej dzielnicy ze Śródmieściem. Od poniedziałku 20 bm., uruchomiona będzie nowa linia autobusowa „129", która połączy skrzyżowanie Trasy W-Z z Nową Marszałkowską — i Plac Zbawiciela („Życie Warszawy Nr 49/1950).

Pierwsze podejście nie trwało długo i po kilku miesiącach połączenie zostało zlikwidowana, bo linia nie cieszyła się wystarczającym zainteresowaniem. Nie odstraszyło to jednak komunikacyjnych planistów i kilka lat później Bankowy znów pojawił się na ich rysunkach. Tym razem chodziło o linię 122, którą przedłużono do placu:

Od 1 listopada br.: autobusy linii „122" kursować będą na przedłużonej trasie a mianowicie: od ul. Rudzkiej (Marymont) przez Żoliborz — Powązki — do Pl. Dzierżyńskiego. W obecnej chwili autobusy tej linii kursują tylko do ul. Dzikiej róg Stawek „Życie Warszawy" Nr 258/1954).



fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/14 (sygn. daw. 40-W-14-14) Plac Dzierżyńskiego (ob. Plac Bankowy) w Warszawie

Kilka lat później „krwawy Feliks" mógł spoglądać na pędzące tędy autobusy linii pospiesznej A, które łączyły Bielany i Służew. Po drodze zatrzymywały się tylko w ośmiu miejscach, m.in. na Placu Bankowym, co dobrze podkreśla jak ważną komunikacyjnie rolę pełniło to miejsce. Przy okazji można się tam było wygodnie przesiąść i pojechać na Wolę lub na Pragę:

Autobusy pospiesznej linii autobusowej „A", będą się zatrzymywały wyłącznie na 8 przystankach: Bielany — AWF, Plac Komuny Paryskiej, Dworzec Gdański, Plac Dzierżyńskiego, Aleje Jerozolimskie, Plac Unii Lubelskiej, Jarosława Dąbrowskiego i Dworzec Południowy na Służewie („Życie Warszawy Nr 218/1957).

Dalej istniały tu reprezentacyjne gmachy, ratusz, ale wschodnia pierzeja już nie była tak dostojna, bo zabudowana blokiem mieszkalnym. Potem pojawił się w tej przestrzeni jeszcze „błękitny wieżowiec", który w czasie kilkudziesięcioletniej budowy wcale nie był błękitny tylko w kolorze miedzi. Tramwaje jeździły, tak jak robią to i dziś na Wolę i na Pragę oraz w osi północ – południe.

Wiatr historii

Ważną komunikacyjną rolę miał Plac Bankowy w trakcie remontu tunelu linii średnicowej w drugiej połowie lat osiemdziesiątych. Na trasę W-Z z Alej Jerozolimskich przekierowano



fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/14 (sygn. daw. 40-W-14-14)
Tramwaje na Placu Dzierżyńskiego (ob. Plac Bankowy) w Warszawie

tramwaje linii 9 – jadąc z Okęcia na Placu A. Zawiszy skręcały w ulicę Towarową i dalej jechały do al. gen. K. Świerczewskiego i na Pragę. Poza tym linia 25 została zawieszona, „siódemka" stała się linią praską (tramwaje nie przejeżdżały przez Wisłę) i dlatego jedyną możliwością przesiadki do komunikacji na ulicy Marszałkowskiej był dojazd do Placu F. Dzierżyńskiego właśnie „dziewiątką". – Od skrzyżowania ulicy Wery Kostrzewy i Stefana Banacha dochodziło jeszcze „trzydzieści dwa", także jadące przez plac Dzierżyńskiego – opowiada pan Tomasz dojeżdżający w latach osiemdziesiątych z Ochoty na Żoliborz do technikum przy ulicy gen. J. Zajączka. – Oczywiście była też „piętnastka" dojeżdżająca bezpośrednio z placu Narutowicza na Żoliborz ale do niej trzeba było z Dickensa, gdzie miałem przystanek, dojechać no i „dwójka" na Marszałkowską. Nią z kolei jechało się długo, dłużej niż „dziewiątką" a przy porannej podróży do szkoły na 7.45 każda minuta była cenna.

Tak więc pierwszy etap dojazdu do szkoły to był odcinek trasy linii 9 K. Dickensa – Plac F. Dzierżyńskiego, a drugi, po przesiadce do tramwajów 15, 31 lub 36 ulicami M. Nowotki i A. Mickiewicza do gen. J. Zajączka. – „Dziewiątka" miała przystanek na Świerczewskiego przed skrzyżowaniem z Marszałkowską a nie jak dziś, za skrzyżowaniem. Z niego było kilkaset metrów do przystanku tramwajowego w kierunku Żoliborza, ładnych parę minut marszu, przez dwa przejścia z sygnalizacją świetlną. I niejednokrotnie bezsilnie patrzyliśmy na odjeżdżające tramwaje – to dalszy ciąg opowieści. – Nie mówiąc już o tym, że czasami trafiał się taki układ świateł, że tramwaj w stronę Żoliborza zatrzymywał się przed przejazdem przez Świerczewskiego ale motorniczy nie otwierał drzwi bo to było już poza przystankiem. Tramwaj był najdogodniejszym dojazdem, bo zatrzymujące się na placu autobusy pośpieszne A i J były pułapką – miały przystanek na wiadukcie Mickiewicza przy dworcu Gdańskim a potem dopiero na placu Komuny, czyli przejeżdżały bez zatrzymania przez Zajączka.

I tu konieczne jest kilka słów wyjaśnienia dla młodszych czytelników. Sam plac i okoliczne ulice zmieniły swoje nazwy po przełomie 1989 roku. Plac Feliksa Dzierżyńskiego wrócił do nazwy Plac Bankowy (pomnik patrona zburzono), aleję gen. Karola Świerczewskiego przemianowano na Aleję „Solidarności", a ulicę Marcelego Nowotki na gen. W. Andersa (przy okazji usuwając z niej głowę-pomnik komunistycznego patrona); żoliborski Plac Komuny Paryskiej powrócił do przedwojennego patrona – Thomas Woodrowa Wilsona, prezydenta Stanów Zjednoczonych.

Ciekawe, jak wyglądałby dziś układ komunikacyjny w okolicach Bankowego, gdyby przed wybuchem wojny udało się rozpocząć budowę metra. Plany już były, a trasa pierwszej linii miała prowadzić m.in. pod placem Powstańców



fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/14 (sygn. daw. 40-W-14-14) Autobusy na Placu Dzierżyńskiego (ob. Plac Bankowy) w Warszawie

Warszawy (wtedy Napoleona), placem marsz. J. Piłsudskiego, ulicami Bielańską i Nalewkami przez Plac Muranowski na Żoliborz, z końcową stacją pod Placem T.W. Wilsona.

Budowa metra z różnych powodów opóźniła się o kilkadziesiąt lat i dziś stacja znajduje się przy Placu Bankowym a wejścia są po jego północnej stronie, blisko Arsenału. Bankowy miał też swój duży udział w budowie linii M2, choć przecież nie leży bezpośrednio w jej sąsiedztwie. Od października 2011 roku działała tam dodatkowo pętla autobusowa. Po zamknięciu ulicy Targowej na Pradze autobusy kilku linii przejeżdżały szybko Mostem Śląsko-Dąbrowskim i Trasą W-Z, przywożąc pasażerów prosto do stacji metra i tramwajów kursujących Marszałkowską.

Autobusy kończyły na Placu Bankowym między pomnikiem Juliusza Słowackiego a wylotem ulicy Elektoralnej. Autobusy, jak wielu warszawiaków pewnie pamięta, stały skośnie w kilku rzędach, „patrząc" na pomnik Stefana Starzyńskiego po drugiej stronie placu. Jeden z najlepszych prezydentów w historii Warszawy mógł osobiście śledzić, jak buduje się metro, które sam planował. W 2015 roku pętla zniknęła, więc część jego planu się zrealizowała.

Na przestrzeni ostatnich kilku lat autobusy stopniowo znikały z Placu Bankowego bo ich relacje przejmowały tramwaje i metro, a cześć przystanków przeniesiono na północną stronę al. „Solidarności", w bezpośrednie sąsiedztwo wejść do metra. W tym roku zlikwidowany zostanie jeden z dwóch przystanków na placu w kierunku północnym – nie jest już wykorzystywany. Plac zmienia się w przyjemniejsze, przyjaźniejsze dla wszystkich miejsce.

Źrodła:

Trasbus.com
Tramwar.pl
Życie Warszawy
Kurier Warszawski



Warszawa